



LAS RELACIONES DE LAS AZORES CON  
AMERICA ESPAÑOLA Y LAS CANARIAS  
DURANTE LOS SIGLOS XVI Y XVII

ARTUR TEODORO DE MATOS

## I

Al estudiar la historia de la expansión portuguesa, se comprueba que el archipiélago de las Azores desempeñó una función esencial que la advino principalmente de su situación geográfica, pero también de las condiciones de su clima y de la riqueza agrícola de su suelo. En efecto, poco después de su poblamiento que se inició a partir de 1439, las Azores comienzan a adquirir una importancia creciente que se evidenció enseguida por la producción de cereales, atribuyéndose, gradualmente, como soporte de relieve del comercio portugués con la costa occidental africana y con el oriente, ya en el siglo XVI.

Pero el descubrimiento de América por Cristóbal Colón y por consiguiente las relaciones comerciales que se establecieron a partir de Castilla vinieron aún más a reforzar la importancia que el archipiélago desempeñó en la historia del Atlántico durante los siglos XVI y XVII. Es más, no debemos olvidar el testimonio de Antonio de Herrera sobre la influencia que en el espíritu de Cristóbal Colón tuvieron algunos hechos observados en las Azores y que lo impulsaron a proseguir la tarea de descubrir las tierras occidentales<sup>1</sup>.

Con las Canarias, las relaciones se remontan también al siglo XV y, si se acepta que el presumible descubridor de las Azores, Diego de Silves (?) las hallara al regresar de un viaje de la expedición que en 1427 se hiciera a las islas Canarias, le pertenece, por antigüedad, la primacía de esas relaciones<sup>2</sup>.

1. Cf. *Historia General de los Hechos Castellanos en las islas y tierra firme del mar océano*, Madrid, 1601. T. I, Cap. II y III, págs. 4-6. Sobre este asunto véase DO CANTO, Ernesto, *Os Corte-Reaes. Memoria Histórica*, en *Arquivo dos Açores*, Vol IV, 2ª ed., Ponta Delgada, 1981, págs. 434-437.



## II

El archipiélago de las Azores debido a la fuerza del régimen de vientos (alisios del Nordeste), en seguida se convierte incluso antes de Colón, en la gran escala de Guinea, de la Mina, de Santo Tomé y, poco después, de la India, del Brasil y de la América española. Con todo, es la ruta odo, es la ruta de la India, corrientemente conocida por *Carreira da Índia* que hará de estas islas, y principalmente de la Tercera, importante escala de regreso.

La *volta pelo largo* que los navíos provenientes de Africa, de la India o de América tenían obligatoriamente que tomar, los llevaba a este archipiélago. Desde aquí, los vientos y las corrientes favorables conducían los navíos cargados a Lisboa, a Cádiz o Sevilla.

La necesidad de escalar las Azores en el viaje de regreso irá a provocar un área de actuación de corso y piratería en esta zona, que constituye el vértice del triángulo comprendido entre el sudoeste de la Península Ibérica, a las Canarias y a las Azores<sup>3</sup>. Nótese, que el lado del triángulo limitado por la Península Ibérica y las Canarias, coincidía, en groso modo, con la ruta seguida ya sea para aquel archipiélago, ya sea para Africa y la India.

La importancia de la escala en la isla Tercera, se acentúa aún más después del regreso de Vasco de Gama de la India en 1499 y la actividad creciente de corso en estos lugares exigirá de la Corona portuguesa, adoptar medidas de fiscalización y apoyo, para garantizar mayor seguridad a las naves que regresaban a Portugal.

Por esto, fue promulgado, en 1520, el *Regimento para as naos da Índia nos Açores* donde se dictaban, con pormenor, las normas a aplicar a las naves que regresaban de Oriente, ya sea en lo que respecta a la seguridad de sus cargas, ya sea sobre las necesidades de abastecimiento de los navíos<sup>4</sup>.

Pero, no era suficiente la promulgación de leyes para tal efecto, era imperiosa la necesidad de creación de estructuras de control y, simultáneamen-

2. Cf. FREITAS, Jordao de: *As ilhas do Arquipélago dos Açores na História da expansão portuguesa*, en *História da Expansão Portuguesa no Mundo*. Dirigida por Antonio Baião, Hernani Cidade e Manuel Murias, Vol. I Lisboa, Atica, 1937, págs. 294-295 y MAGALHÃES GODINHO, Victorino, *Documentos sobre a Expansão Portuguesa*, Vol I, Lisboa, Gleba, pág. 208.

3. Véase TEIXEIRA DA MOTA, A.: *As rotas marítimas portuguesas no Atlântico de meados do século XV ao penúltimo quartel do século XVI*, en *Do Tempo e da História*, III (1970), pág. 28.

4. Archivo Nacional de la Torre del Tombo, Leis, mazo 2, doc. n° 167, publicado en el *Arquivo dos Açores*, 2ª ed. Vol. II (1981) págs. 29-33.



te, de defensa de esta importante área comercial. Por esto, alrededor de 1527, Pero Anes do Canto, natural de la isla Tercera, es nombrado proveedor de las armadas de la India, Brasil, Guinea y Mina<sup>5</sup>. El papel desempeñado por esta *Provedoria das Armadas da Ilha Terceira* va a ser esencial no sólo al comercio portugués y al de Oriente, sino también a las relaciones entre España y sus nuevas colonias de América Central y del Sur.

Finalmente y como medida de apoyo principalmente a las armadas que regresaban de la India, e incluso a las que venían de la Mina o del Brasil, se enviaba anualmente, de Lisboa a las Azores una armada, la conocida *armada das ilhas* que tenía como misión esperar en las proximidades de la isla más occidental y también la menor de las Azores, Cuervo (Corvo), la llegada de las naves de la India para acompañarlas hasta Lisboa después de hacer escala en el puerto de Angra en la isla Tercera<sup>6</sup>.

Por la importancia que la *Provedoria das Armadas* tuvo en el comercio hispano-americano en el siglo XVI veamos, aunque sea casualmente, su organización y funciones principales. Integrada casi únicamente por el proveedor que ganaría por este cargo 50.000 reales anuales, disponía de estibadores y, a partir de 1552, de un cuerpo de 12 bombarderos. El soporte financiero para los gastos que anualmente se efectuaban se lo daba el almojarifazgo de la isla. El corregidor colaboraba en muchas de sus acciones y, sobre todo, impone soluciones de fuerza en situaciones difíciles. Dígase también, que el cargo de proveedor de las armadas se mantendrá en la familia Canto hasta su extinción en el siglo XVIII.

La acción desenvuelta por esta organización casi rudimentaria de apoyo a la navegación atlántica durante los siglos XVI y XVII es verdaderamente importante. Se podría tal vez sintetizar en tres aspectos esenciales: abastecimiento; guarda y protección; y vigilancia y defensa.

En la isla Tercera y, menos frecuentemente en S. Miguel o en otras islas, se abastecían de agua, bizcocho, carne o pescado y algunas veces de vino las naves que regresaban del Oriente, de Africa, del Brasil o de la América española.

5. «...eu a vynte anos que syrvo V. A. n'esta negoceaço das naos da India...» Cfr. A.N.T.T., *Corpo Cronológico*, 1-79-49, carta de Pedro Anes do Canto al Rey, isla Tercera, 18 de Julio de 1547, publicado en el *Arquivo dos Açores*, 2ª ed. Vol I (1981), pág. 130.

6. Se conocen muy pocas normas sobre esta armada de las islas. Preparamos, para publicación, dos de esos documentos dados a Pedro Correia de Lacerda, capitán-mayor de la armada de las islas en los años de 1572 y 1575.



Aunque el viaje por recorrer fuese ya corto, y no exigiese, por tanto, gran cantidad de provisiones, y a pesar de que las naves no deberían permanecer más de tres días en esta escala, la necesidad de protegerse contra un posible ataque de corsarios o de reparar allí averías podría dar lugar a una permanencia de las naves prolongada.

Pero el aprovisionamiento de alimentos era particularmente necesario para la *armada das ilbas* que allí permanecía durante cuatro o cinco meses. Estaba formada en media por unos ocho navíos con una tripulación de 400 a 500 hombres, era abastecida en Lisboa de vino, aceite, vinagre y, en algunos casos, de bizcocho para cuatro o cinco meses y de carne y pescado para sólo un mes. Cabía al proveedor suministrar estos dos productos y, en muchos casos, el bizcocho, en cantidades necesarias para ese tiempo. La abundancia de estos productos y su bajo costo así lo aconsejaron<sup>8</sup>.

Aun, debemos tener en cuenta que estos aprovisionamientos se hacían con algunas dificultades, principalmente en lo que se refiere al pan y a la carne. La falta de cereales que se hizo sentir durante algunos años en las Azores y la obligatoriedad de exportar este producto para las plazas del Norte de Africa y Portugal Continental aún acentuaba más la dificultad de ese abastecimiento. También surgen dificultades para la adquisición de carne con el mercado local, esto exigía del proveedor recorrer las demás islas del archipiélago. Por otro lado, no siempre el almojarifazgo tenía disponibilidad financiera para soportar los encargos de la compra de los bienes alimenticios ni para aguantar el pago de sueldos. El límite de estos gastos es fijado en 40.000 reales anuales<sup>9</sup>. En 1538 la deuda contraída con los aprovisionamientos para los navíos de la India alcanzó los 400.000 reales<sup>10</sup> y en 1608, Francisco de la Rúa informaba al rey de las dificultades en el sustento de los soldados puesto que la renta del pastel se había gastado en el abastecimiento

7. Biblioteca Pública y Archivo de Ponta Delgada, *Fundo Ernesto do Canto*, Ms. 210, m-7, título de 25 de Enero de 1575; Ms. 78, t. II; fls. 133-134 v. carta de 28 de Julio de 1584; t. I fls. 23v-27, carta de 8 Abril de 1552 y fls. 8-9, carta de 6 de Mayo de 1536.

8. Sobre este tema así como sobre las fuentes para estudiarlo, puede verse con mayor profundidad en nuestro estudio: *A provedoria das Armadas da ilha Terceira e a Carreira da Índia no século XVI*, escrito presentado al II Seminario Internacional de Historia Indo-Portuguesa (Lisboa 20-24/10/1980) a aparecer en las *Actas...* actualmente en tipografía.

9. B.P.A.P.D., *F.E. Canto*, Ms. 78 t. I, 1ª parte, fls. 2-2v y t. I, 2ª parte, fls. 42-43, disposición de 11, VIII. 1539 y 19. V. 1548.

10. A.N.T.T., *C.C.*, 1-63-20, carta de Pedro Anes do Canto al rey, de 19. X. 1538, en *Arquivo dos Açores*, I, págs. 124-128.



de las naves de la India<sup>11</sup>.

La guarda y protección de las naves se hacía por la armada que la corona enviaba anualmente a las Azores (*armada das ilhas*) y que, como ya vimos, las esperaba en el extremo occidental del archipiélago, conduciéndolas después a Lisboa. No siempre, sin embargo, se organizó esta armada, o estaba formada por el número suficiente de embarcaciones. En estas circunstancias, le competía al proveedor armar el número de navíos suficientes para suplir la falta o la insuficiencia de la armada. Y lo hizo varias veces<sup>12</sup>.

Pero también no siempre los navíos procedentes de la India o de la Mina eran aguardados en la isla de Corvo. La aparición inesperada de naves de esos lugares o incluso de la América española exigió varias veces el fletamiento de embarcaciones para proteger aquellas hasta el puerto de destino, principalmente cuando se temían algún ataque de corsarios. Por este motivo y en contra de las normas existentes, que impedían la descarga de mercaderías en Angra e incluso el desembarque de la tripulación y pasajeros, en varias ocasiones se descargó en el puerto de aquella ciudad el oro de la Mina y de América para impedir así el asalto de corsarios y piratas. Su transporte para el puerto de destino se hacía nada más estuvieran garantizadas las mínimas condiciones de seguridad. En una escala importante como era la de la isla Tercera exigía la existencia de estructuras de apoyo a la navegación, como es la posibilidad de armarse y reparar embarcaciones, y disponerse de estibadores, etc. Son también abundantes las pruebas que demuestran la existencia de tales infra-estructuras y más que eso, el uso que de ellas hicieron muchas de las naves que por allí pasaron<sup>13</sup>.

Finalmente, le estaban confiadas a la proveeduría acciones de vigilancia y defensa. La amenaza de los corsarios franceses que recaía sobre el Atlántico a mediados del siglo XVI así como a finales de siglo, el recelo a los ataques de corsarios y piratas ingleses exigieron no sólo una apretada vigilancia, sino también la necesidad de informar a la corona de cualquiera de sus movimiento o actividades. De ahí la preocupación que tenía siempre presente el

11. Archivo General de Simancas: *Guerra Antigua*, 723, carta de 28. X. 1608.

12. Se sabe que durante los años, 1540, 1544, 1550, 1551 y 1555, no habiendo armada de las islas el proveedor mandó armar navíos para que fueran a la isla «Corvo» a esperar a las naves de la India. En 1532, 1536, 1538 y 1549 Pedro Anes do Canto reforzó la misma armada (Cfr. B. P.A.P.D.), *F.E. Canto*, Ms. 78.

13. A.N.T.T., C.C. 1-60-11, carta de Pedro Anes do Canto de 13. XI. 1537 y B.P.A.P.D., *F.E. Canto*, Ms. 78, t. I, 2ª parte, ffs. 27-28, disposición de 26. II. 1544



proveedor de llevar al rey noticias directas o indirectas sobre los corsarios y la insistencia de éste en solicitarlas.

También la necesidad de defensa en el mar o en tierra era apremiante. Por eso la corona envió bombarderos para que se incorporasen en las naves que Pero Anes do Canto mandaba armar para ir a la isla del Corvo, como sucede en 1550<sup>14</sup>. Dos años después al mismo proveedor se le encargó reclutar y enseñar en cuatro meses «Vinte homens para servirem de Bombardeiros» en las armadas que él organizase, de los cuales serían seleccionados los doce mejores<sup>15</sup>. En ese mismo año de 1552 se mandan a las Azores al doctor Manuel Alvarez e Isidro de Almeidas para que, con el proveedor, indicasen los lugares que carecían de fortificación<sup>16</sup>. De esa diligencia habrá resultado la construcción del castillo de S. Sebastián en la ciudad de Angra que, poco tiempo después, se inició.

De otro modo, como forma de responder a la piratería francesa, se sugirió ya al rey en 1543 la construcción de baluartes de piedra y cal, «en todos os lugares de porto de mar onde inimigos ou ladrões possam desembarcar»<sup>17</sup>. Para la protección del puerto de la ciudad de Ponta Delgada, en 1551, se proyecta el castillo de S. Brás, cuya construcción comenzará dos años después<sup>18</sup>.

### III

Es conocida la importancia que las Azores y, de un modo especial la isla Tercera, desempeñaron como escala de regreso del camino de las Indias. Pierre Chaunu, Magalhães Godinho, Frédéric Mauro y, recientemente, Lorenzo Sanz, entre otros, lo mencionan frecuentemente<sup>19</sup>. Pero, ¿cuál es efec-

14. Ms. 28, t.I, 1ª fls. 9v-11, Carta del proveedor de los almacenes a Pedro Anes do Canto de 19. XII. 1550, en *Arquivo dos Açores*, XII (1892), pág. 416.

15. *Ibid.* t. I, 1ª parte., fls. 20v-22 y 23v-27, disposición de 8. IV. 1552.

16. *Ibid.* t. I, 1ª parte., fls. 34v-35v, en *Arquivo dos Açores*, XII, págs. 417-418.

17. A.N.T.T., *Cart. Miss.*, m.3 n° 205, en *Arquivo dos Açores*, V, pp. 365-366.

18. A.N.T.T., *C.C.*, 4-37-12, Carta de Manuel Núñez Ribeiro al rey, de 23. III. 1551, en *Arquivo dos Açores*, III, pág. 18.

19. CHAUNU, Pierre: *Seville et l'Atlantique. 1504-1650*, Vols., París, 1955-1960; MAURO, Frédéric: *Le Portugal et l'Atlantique au XVII<sup>e</sup> siècle (1570-1670)*, París, 1960; MAGALHÃES GODINHO, Vitorino: *Os descobrimentos e a economia mundial*, Vol. II, Lisboa, Arcadia, 1965 y LORENZO SANZ, Eufemio: *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, 2 vols., Valladolid, 1980.



tivamente la importancia que tuvo esta escala en el comercio de España con América? ¿En qué medida las naves de la plata y del oro gozaban de las estructuras existentes? ¿Qué es en contrapartida, lo que las Azores y Portugal recibieron por esta escala?

Desde 1518, por lo menos se tiene conocimiento de la escala regular de las naves de América en las Azores. En efecto, en ese año, y a petición de Carlos V son escoltadas desde la Tercera por dos carabelas portuguesas, cinco naves que regresaban de las Antillas trayendo oro<sup>20</sup>. Aunque no se conocen los registros del movimiento de la aduana de Angra durante este siglo, la documentación existente, ya sea en las Azores como en España, es suficiente no sólo para adelantar algunos datos de esas entradas sino también para patentizar su importancia.

A lo largo del siglo XVI y especialmente a partir de 1518, se constata el número creciente de escalas del camino de las Indias en la isla Tercera. En efecto, a lo largo de ochenta años (1518-1598) por lo menos cuarenta y dos veces la armada de América es socorrida en esta escala, guardando en tierra, unas dieciocho veces, los cofres de oro y de plata<sup>21</sup>. La amenaza de los corsarios franceses al principio y después de los holandeses e ingleses fue el motivo, por lo menos aparente, de gran parte de esos desembarcos. Pero también los temporales y las averías a bordo, condujeron en algunos casos, a la arribada en la isla Tercera<sup>22</sup>.

La asistencia y protección dada por la proveeduría de las armadas a los navíos del Perú y de las Antillas, fue varias veces solicitada por la corona española, bien sea directamente al proveedor, bien a través del rey de Portugal, haciendo por tanto obligatoria no sólo la escala sino también

20. A.N.T.T. Cart. Miss., m. n.º 443 en *Arquivo dos Açores*, III, págs. 27-28.

21. Se tiene noticia de que naves procedentes de la América española hicieron escala en la isla Terceira en los siguientes años: 1518, 1528, 1537, 1538, 1539, 1541, 1547, 1548, 1549, 1552, 1553, 1554, 1555, 1556, 1557, 1558, 1560, 1561, 1563, 1566, 1570, 1571, 1573, 1580, 1581, 1587, 1589, 1590, 1593, 1596, 1597, 1598. Los libros de registros de entrada de navíos de la Aduana de Angra serían fundamentales para esta cuantificación. La que aquí se hace habrá de ser entendida como muestra. Recogemos estos elementos en la documentación de la *Proveduría de las Armadas*, existente en la B.P.A.P.D., *Fundo Ernesto do Canto*, Ms. 78 y en las fuentes que se mencionan seguidamente: Archivo Nacional de la Torre do Tombo; *Corpo Cronológico*, 1-79-35, 1-79-49; 1-87-133; *Cartas Missivas*, 1,443, Archivo General de Simancas: *Estado* L. 121, 371, 372, 377, 379, 380, 389, 2389; *Consejo y Juntas de Hacienda*, L. 25, 70, 121, 125; *Contadurías Generales*, L. 3055; *Guerra Antigua*, L. 116, 188, 214, 284, 375 y 511; *Patronato Real*, L. 251; Archivo General de las Indias; *Contaduría*, L. 439, *I. General*, L. 2002. Algunas de estas fuentes están referidas en la obra de Eufemio Lorenzo Sanz, ya citada en MAGALHÃES GODINHO, Vitorino: *Os descobrimentos e a economia mundial*, también ya citada.

22. A.N.T.T., C.C., 1-79-35 en *Arquivo dos Açores*, I, págs. 128-129.



el desembarque de la preciada mercadería. “Ho Serenyssimo princepe de Castella me mandou aquy huma carta que noteficasse aos capitaes das suas naos, que vyesem das Antlyas, que no pasasem d’estas ilhas sallvo com muita frota, e nom indo com frota tan posante que se podessem defender, en tall caso, que ho ouro e prata que trouvessem leyxassem n’estas ilhas, porque tynha nova de armados franceses e escorceos”, dice Pero Anes do Canto en carta enviada al rey el 27 de Mayo de 1547<sup>22</sup>. Un año después, un despacho del rey de Castilla “manda que as naos que vyesen das Antlyas leyxen nestas ilhas e pusesem em terra a bom recado ho ouro que trouvessem”<sup>23</sup>.

Nada más que pasara el peligro, los navíos con el oro seguirían por sus propios medios o, lo que era frecuente, venir a buscarlos una armada de España como sucedió, p. e. durante los años de 1537, 1539, 1552, 1554, 1555, 1556, 1557, 1559, 1561, 1571, 1572, 1579, 1580, 1583, 1599, 1591, 1592, 1593 o 1598<sup>24</sup>. El lugar de espera era también el extremo occidental del archipiélago: las proximidades de las islas Flores y Corvó<sup>25</sup>. Téngase en cuenta también que en algunos casos, las naves de América siguieron para Lisboa juntamente con las de la India o fueron conducidas junto con sus tesoros por la *armada das ilhas* que, esperándolas, transportábanlas a Lisboa después de escalar en la isla Tercera<sup>26</sup>.

La frecuencia de la escala de la flota de Nueva España en la isla Tercera, también como la permanencia prolongada de los navíos y respectiva tripulación, habrá sugerido a Felipe II, en 1584, la idea de establecer en la isla un proveedor que se ocupase del abastecimiento de sus naves, que allí arribasen<sup>27</sup>. A este hecho no deberá ser ajena la dificultad con que la *provedoría das armadas* de la isla Tercera en muchas ocasiones se debatía en el aprovisionamiento de las naves portuguesas que allí se abastecían y que, por consiguiente envolvería también a las de España. De este modo el coronel de infantería Antonio Centeno, en vísperas de entregar el comando de su tercio, en la isla Tercera, a Diogo de Miranda Queirós, le son concedidos, en 1599, 600 ducados de los bienes aprehendidos a piratas ingleses, por estar “muy

23. A.N.T.T., C.C., 1-92-120, en *ibid.* I, pp. 131-132.

24. A.N.T.T., *Cart. Mis.* m. 1, 43, Archivo General de Simancas, *Estado*, L. 121, 371, 375, 511; Archivo de las Indias, *Pat. Real*, L. 251; *Id.*, *Cont.*, L. 439 y las fuentes ya citadas.

25. Sobre esta armada véase el elucidativo documento que publicamos en apéndice.

26. A. G. Simancas, *Estado* L. 374 (1549), 378 (1556), 389 (1571).

27. A. G. Indias, *Indif. General*, L. 740.



pobre y empenhado, respecto del mucho gasto que siempre tiene, y que muy ordinariamente se le acrecienta por estar al passo de las flotas que van y vienen de las Indias”<sup>28</sup>.

La necesidad, real o no, del desembarque del precioso metal en la isla Tercera o en Lisboa, va a ser en gran parte aprovechado por mercaderes, pasajeros y tripulación (que incluye también portugueses) para el comercio clandestino. La escala en las Azores les proporciona la oportunidad de esconderlo en casas, almacenes o tiendas, para después transportarlo al continente portugués o cargarlo en otros navíos para Andalucía, después de hecho en el destino, la inspección a las naves de esta ruta por la Casa de Contratación. También para evitar que en Lisboa los oficiales de la corona portuguesa los descubriesen, acostumbraban a desembarcarlo en Setúbal, Cascais o Sesimbra<sup>29</sup>. Es la fuga al registro y al depósito del metal a lo que todos intentan huir, por tanto, urge la necesidad de descargarlo y ocultarlo antes de que llegue a Sevilla<sup>30</sup>.

A pesar de la vigilancia y restricciones impuestas a las naves de esta ruta, la arribada y desembarque obligatorios o la autorización del capitán a que pasajeros y tripulación salieran a tierra o incluso, la llegada dispersa de la armada posibilitaba este avenamiento. “En las Azores quedan muchos pasajeros y penuleros con mucho dinero” escribe Juan María Jacques en 1558<sup>31</sup>.

Sin embargo no parecen haber sido los navíos de la flota de las Américas los que mayor fuga de metales dieron lugar en las Azores. Aunque fuesen los que transportaban mayor cantidad de oro y plata, la fiscalización era rigurosa y el contrabando tenía que reducirse a lo que viniese fuera de registro ya que, por el resto, respondería el capitán. Son principalmente los navíos de particulares, que comerciaban clandestinamente con las Indias, los que intentaban “aliviar-se” más de los tesoros en las Azores o en Portugal en vez de dirigirse a Sevilla o a Cádiz. Esta fuga de metales se da principalmente durante los años en los que se sospechaba que podría haber secuestros de tesoro-

28. A. G. Simancas, *Guerra Antigua*, L. 553 (23.8.1599).

29. A. G. Simancas, *C. J. F.*, L. 317, carta de Bernabé de Pedroso, de 25.IX.1593.

30. Sobre el desvío del oro y de la plata de las Indias véase Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. II, pp. 415-419 y Eufemio Lorenzo Sanz, *op. cit.*, vol. II, pp. 123.

31. A. G. Simancas, *Estado*, L. 130 (30.XI.1558), cit. por E. Lourenzo Sanz, *op. cit.*, vol. II, pp. 127.



ros por parte de la Corona retardando su entrega, en los que la inspección a la flota rigurosa, o en los que la vigilancia del general pudiera ser fácilmente burlada<sup>32</sup>. Mercaderes, pasajeros y capitanes tenían pues que descargarse la preciosa mercancía que traían escondida, antes de llegar al puerto de destino. Si no lo habían logrado en la Azores, tendrían que intentarlo al aproximarse a las costas de España. De ahí la prohibición de lanzar botes al agua, de aproximarse a la flota barcos pesqueros, o de estos recibir gentes de las naves de las Indias<sup>33</sup>.

El oro y plata que eran desviados en las Azores y que naturalmente en su mayor parte se detenían a Lisboa alcanzaban valores considerables. En 1593 cuando se sospechó que habían quedado en la isla Tercera sumas considerables, con objeto de traerlas a Sevilla, se alargó dos veces, el plazo límite de su registro. Los valores entonces declarados sobrepasaron los 400.000 ducados<sup>34</sup>. De cuando en cuando son tomadas medidas para impedir la descarga del oro en la Tercera<sup>35</sup>. Pero el desembarque es en muchas ocasiones necesidad imperativa.

El oro y la plata que venía de las colonias españolas eran aún vendidos «en la isla de las Azores o que aquí que ay muchos mercaderes aquí en las yslas de los Açores que los van a sperar para se lo comprar», escribía Luis Sarmiento de Mendoça en 1555<sup>36</sup>. Incluso la falta de moneda en la isla Tercera creaba algunas dificultades. Como medio para superarlas, un habitante de Angra, a mediados del siglo XVI, sugirió al rey la creación, en aquella ciudad, de una casa de la moneda. Y con tal propósito escribía: «Ha cidade d'Angra da ylha Terceira homde heu sam morador vem todollos anos muita quantidade douro e prata do Peru e outras partes e os que ho dito ouro e prata trazem ho querem vemder a nã acham que lho compre por a quall causa deixam de comprar espravos e pastell e coyros e acucre e uotras mercadoryas que ha na terra por falta de nã terem moeda [...] ho que tudo causa muito escandalo aos estramgeyros por que todos los anos en vernã na dita cidade muitos esperamdo pelas armadas que trazem tãta camtydade que muitas

32. A. G. Simancas: *C. J. F.*, L. 317 y *Comercio de España con América...* Vol. II, págs. 127-128.

33. *Recopilación de las leyes de los Reinos de las Indias*, Lib. IV, tit. XXXVI, leyes XLIV y XLV.

34. LORENZO SANZ, E.: *El Comercio de España con América...* Vol. II, pág. 144. Véase en la misma obra el cuadro n° 71, págs. 263-271.

35. A. G. Indias: *Ind. General*, L. 738.

36. A. G. Simancas: *Estado*, L. 377 (22.1.1555), en MAGALHÃES GODINHO, *Op. Cit.* Vol. II, pág. 417 y DA ROCHA GIL, María Olimpia: *Os Açores no século XVII. Aspectos sócio-económicos, (1575-1676)*. Castelo Branco, 1979, pág. 340.



vezes esta hy hum conto douoro todo enverno»<sup>37</sup>. La propia corona portuguesa muy pronto recuerda al veedor de Hacienda de Angra la obligatoriedad que tiene del control de oro y de la plata que allí se transacciona, recordándole, en 1536, que sobre tales productos debería recaer el pago del diezmo. En contrapartida, señálese también que la afluencia del precioso metal a la isla Terceira exigió que se tomaran medidas de defensa contra posibles ataques de los corsarios y que se tradujeron, como se vio en la fortificación de las islas.

A lo largo del siglo XVII se habían seguido realizando contactos frecuentes entre la América Española y las Azores a través de la escala de las naves de la carrera de las Indias, por lo menos hasta 1620, momento en que el comercio hispano-americano alcanza, como se sabe, su punto álgido<sup>39</sup>. En ese año, por ejemplo, el procurador de Hacienda de las Azores era encargado de indagar sobre la carga que venía en las naves de América sin haber sido registrada y de punir a los infractores<sup>40</sup>. En la correspondencia que se conoce de los proveedores de las armadas de la isla Tercera de este siglo no aparecen referencias a la carrera de las Indias, aunque una investigación más profunda en los archivos de Sevilla o Simancas nos venga a permitir cuantificar y comprobar las circunstancias de tales escalas.

#### IV

¿Cuál fue la participación de los habitantes locales en esta actividad de contrabando de oro y plata americanos? ¿Cuál el impacto de todo este movimiento que venía de las colonias españolas al que se debía sumar el de la carrera de la India, del Brasil, de Mina y de Guinea? Manuel Luis Maldonado -un cronista seiscentista terciense- describe elocuentemente la importancia que esta escala representaba para los habitantes de su isla en el siglo anterior: «...nadava verdadeiramente a ilha em rios de prata e ouro. Apenas que chegava qualquer destas frotas, ou armadas, quando imediatamente concorrião á ribeira do porto d'Angra as gentes de toda a ilha, hūs com as casas, outros

37. A.N.T.T., *Cart. Miss.* m.3, n° 167 en *Arquivo dos Açores*, I, págs. 136-137.

38. Carta regia de 21. XI. 1536, en FERREIRA DRUMMOND, Francisco: *Anais da Ilha Terceira*. Vol. I, Angra do Heroísmo, 1850, págs. 552-553.

39. CESPEDES DEL CASTILLO, G.: *Las Indias durante los siglos XVI y XVII* en *Historia Social y Económica de España y América*. Dir. por J. Vicens Vives. Vol. III, 1977, pág. 504.

40. A. G. Simancas: *S. Prov.*. L. 1473, fl. 65.



com as aves, outros com as frutas, outros com os gados, outros com os panos de linho; e como naquelle tempo aquellas conquistas estavam em seu auge, tudo o que os forasteiros compravão era o peso d'ouro e tanto assim que para estas compras traziam as patacas em surres as costas de moleques e sem repararem no preço dos mantimentos davão o que se lhes pedía, tão liberais que não só pagavan o vendido mas as passadas do vendedor»<sup>41</sup>. A pesar de una cierta exageración o tendencia panegírica, sus afirmaciones no serían despropósitos si tenemos en cuenta las fugas de oro y plata que se realizaban. El número considerablemente grande de orfebres existentes en Angra puede ratificar también la abundancia del metal<sup>42</sup>.

La obra de Gaspar Frutuoso, un cronista de finales del siglo XVI, está llena de alusiones que demuestran el intercambio de personas y bienes entre la isla Tercera y las Indias Occidentales y la importancia que las flotas de éstas representaban para la isla. Son las referencias a las «muitas coisas» existentes en la ciudad de Angra que provenían de las «Indias de Castela»<sup>43</sup>, al «castelhano grande herbolário e físico» que elogiaba las cualidades farmacéuticas de los *cubres* con los cuales esperaba hacer mucho dinero en las «Indias de Castela»<sup>44</sup>. O al mismo *herbolario* que comprobaba la superioridad de la sal, la nueza terciense comparada con la de las Indias, «donde vinha»<sup>45</sup>. También los registros de pasajeros existentes en el archivo de las Indias en Sevilla revelan algunos nombres de azorianos que se dislocaron a aquellas regiones<sup>46</sup>.

El paso frecuente por Angra de enfermos en la flota de las Indias sugeriría a Fray António Verejão la idea de construir en esta ciudad «un hospital para os enfermos que daquela terra viessem» invirtiendo ahí el dinero que había ganado «em pregações e outra parte de restituções, que sendo confessor, mandava fazer e lhe davam na Indias de Castela»<sup>47</sup>. Desistiendo de la obra, las casas ya construidas, acabarían por cederse al monasterio de Nossa Senhora da Graça.

41. Biblioteca Pública y Archivo de Angra do Heroísmo, *Fenix Angrense*. Alento 3° fl. 96.

42. Cf. DA R. GIL, M. Olímpia, *Os Açores no século XVII [...]*, pág. 278.

43. FRUTUOSO, Gaspar: *Saudades da Terra*, L. VI. Ed. dirig. por João Bernardo de Oliveira Rodrigues, Ponta Delgada, Instituto Cultural, 1963, pág. 30.

44. Id., *Ibid.*, págs. 57-58.

45. Id., *Ibid.*, pág. 58.

46. Cf. *Catálogo de passageiros Indias*, 5 vols., Madrid, 1930-1981.

47. FRUTUOSO, Gaspar., *Ibid.*, pág. 145.



También la llegada de la flota de América española era suficientemente importante como para solucionar rápidamente en la isla Tercera la crisis política en Septiembre de 1580, haciendo aclamar a Felipe II, «pois começavam entrar naus de Santo Domingo e Peru»<sup>48</sup>.

Pero el oro y plata posiblemente provenientes de las Antillas y del Perú podría aparecer también en otras islas, traídos por los propios corsarios. En 1549 fue descubierta considerable cantidad de oro y plata en casa de habitantes de la isla del Corvo y que habían sido llevados por «hun batell com franceses»<sup>49</sup>. ¿Habrá servido de moneda de cambio para el abastecimiento del navío?

Sin pretender abordar el complejo problema de los corsarios en el mar de las Azores en esta época, adelantamos que su presencia en las Flores y Corvo era frecuente por las razones que se conoce.

En 1593 Afonso Bazán informaba al rey de la presencia de extranjeros en las proximidades de dichas islas que esperaban a las naves de la India<sup>50</sup>. Y en 1611, el rey mandaba tomar medidas para que se arrestase al corsario inglés Pedro Eston de quien se tenía noticia de que se abastecía anualmente en el mes de Marzo en la isla de las Flores de carne, agua y leña y de incluso tratar de su matrimonio con la hija del capitán mayor de la isla<sup>51</sup>.

## V

Durante la época quinientista son pocas las informaciones sobre los contactos entre las Azores y las Canarias. Escalas en las Azores de navíos provenientes de estas islas, envío de barcos a buscar pez y poco más<sup>52</sup>. Pero a pesar de no existir fuentes suficientes para su estudio en este período, es posible que el trigo azoriano haya conquistado el mercado de las Canarias en pleno siglo XVI.

Para la centuria siguiente es ya posible conocer las relaciones entre los dos archipiélagos siguiendo los registros de la Aduana de Ponta Delgada, en

48. Id., *Ibid*, pág. 147.

49. B.P.A.P.D., *F.E. Canto (documentos da Casa Miguel Canto e Castro)*, m.5, n° 15, «Auto que se hizo de lo que pasaba a los pedacitos de oro», 27. VII. 1549.

50. A. G. Simancas: *G. A.*, L. 355 (13.VIII.1592).

51. A. G. Simancas: *Estado*, I. 148, fl. 283.

52. A.N.T.T., C.C. 1-91-21-, Carta de Manuel Pacheco de Leria, Angra 31. IX. 1553, B.P.A.P.D., *F.E. Canto*, Ms. 78, T. I., 1ª p. fls. 35v-36v.



S. Miguel, la mayor y más importante isla del archipiélago<sup>53</sup>. Con efecto, se comprueba que durante los años de 1620 a 1676 entraron en el puerto de Ponta Delgada por lo menos treinta y un navíos procedentes de las Canarias y salieron para este archipiélago veintiocho<sup>54</sup>. Veamos los años en que tal movimiento se realizó.

En términos globales se constata que el número de navíos entrados representó 10,4% del movimiento del puerto en esos años, en cuanto las salidas se fijan en 7%. Una lectura poco atenta de estos valores podría hacer creer en su reducido valor en términos globales. Tal apreciación no es real, puesto que las Canarias ocupan el segundo lugar de las entradas en el puerto de Ponta Delgada después de Lisboa con 55 (18,5%) constatándose la importancia del tráfico Canarias/Azores. También el número de salida tiene alguna importancia, situándose en cuarto lugar después de Inglaterra (143/37%), Lisboa (56/145%) y Madeira (39/10%).

El comercio canario/azoriano tiene como objetivo principal la compra de trigo de las Azores, verificándose que la cantidad de cereal exportado de Ponta Delgada para las Canarias alcanzó en 1620; 1686 los 3361 moyos y 21 alquileres así distribuidos<sup>55</sup>:

Año	Entrada	Salida
1620	6	2
1631	3	—
1634	—	1
1636	1	—
1639	3	2
1640	3	2
1669	3	7
1676	13	10

53. Basándonos en los elementos divulgados por María Olimpia de Rocha Gil, "O porto de Ponta Delgada e o Comercio acoriano no século XVII (elementos para o estudo do seu movimento)" en *Do Tempo e da História*, III (1970), 131-135. Sobre este asunto véase también los estudios de la misma autora: *Os Acores no século XVII* [...] ya cit.; "Os Acores e a nova economia de mercado (séculos XVI-XVII)" en *Arquipélago, Revista da Universidade dos Acores* (Série Ciências Humanas), n.º 3 (1981), 371-391 "Acores - Comercio e Comunicacao nos séculos XVI e XVII", en *Arquipélago* [...] n.º 4 (1982) 349-368.

54. Entre 1620-1686 hay iatos, siendo los mayores de 1620 a 1631 y de 1648 a 1669.

55. Cfr. DA ROCHA GIL, María Olimpia: *O porto de Ponta Delgada...* Págs. 134-135.



Años	Cantidades	
	Moyos	Alqueires
1620	550	
1633/34	49	
1639	316	41
1640	792	3
1669	1090	7
1679	554	30

También se tiene conocimiento de la salida, en el siglo XVII, de pastel para las Canarias por medio de sus navíos aunque sin gran significado económico. En 1636 un navío procedente de las Canarias cargaba 2.011 quintales, 2 arrobas y 14 libras de pastel por el valor de 1.408.134 reales con destino a Sevilla y, tres años después, se enviaban para aquel archipiélago 726 quintales 1 arroba y 12 libras de ese producto por el valor de 493.920 reales<sup>56</sup>. Pero otros productos, como el lino, la cebada, se mandarían varias veces para Canarias. De éstas llegaba también algo de vino, que en ciertos casos seguiría para los países del Norte de Europa.

En un intento de análisis de este comercio se verifica también que, en su mayor parte, el tráfico marítimo se hacía en barcos extranjeros. Los portugueses raramente lo realizaban. También se constata que la ruta de las Canarias era hasta mediados del siglo XVII servida principalmente por carabelas, a semejanza de lo que pasaba en las rutas de Madeira, Lisboa y Norte de África. Casos de fletamiento de barcos para el transporte de trigo deberán haberse realizado, como ocurre en 1639 con la carabela «Nossa Senhora do Amparo» que transporta de la isla Graciosa a las Canarias 95 moyos de trigo<sup>57</sup>.

Según los registros de la aduana de Ponta Delgada se observa que, en la segunda mitad del siglo XVII esas relaciones con Madeira-Lisboa y Canarias

56. *Ibid.*, cuadro anexo.

57. Biblioteca Pública y Archivo de Angra do Heroísmo, «Tablionato da Graciosa», Fernão Correia de Melo, 1639-1640, fl. 113 en DA ROCHA GIL, María Olimpia: *Açores: Comércio e Comunicação nos séculos XVI e XVII*, en Arquipélago, IV, págs. 363 y 391-392.



aumentaron. Este crecimiento se debe en parte al declive del comercio del pastel que entonces se realizaba con los puertos del Norte de Europa (Inglaterra, Francia y Holanda)<sup>58</sup>.

Pero, para mejor valorar la importancia de las relaciones comerciales canario-azorianas, es necesario recurrir a los archivos de las Canarias. Porque los de las Azores omiten esas relaciones en determinados años y, por sí solos, apenas pueden darnos, a nivel global, tendencias o valores relativos de ese comercio. Aquí queda una sugerencia para los investigadores canarios.

58. Cfr. DA ROCHA GIL, María Olimpia: *Os Açores e a Nova Economia de Mercado*, ya cit., pág. 383.

## DOCUMENTO

*“Lo que el señor don Juan Tello de Guzman ha de hazer en el viaje que  
ba con el armada de que es capitán general a las yslas de los Açores es lo  
siguiente:*

Primeramente en estando presta el armada para poder salir se hara a la vela con la buena ventura y buen viaje que nuestro señor le de y salido fuera de la barra de Sanctlucar yra corriendo toda esa costa hasta el cabo de Sanct Biçeynte. E si encontrara algunos navios de corsarios franceses trabajara de los tomar o hechare a fondo sin detenerse y os allí tomara su derrota para las yslas de los Açores por donde suelen venir las naos de las Yndias. E si en el camino topare con las naos que se esperan de la Nueva España y hubieren dexado y descargado el oro y plata que trayan en las yslas de los Acores dexalles ha venir se camino topare con las naos que se esperan de la Nueva España y hubieren dexado y descargado el oro y plata que trayan en las yslas de los Açores dexallas ha venir su camino. E se truxeren el oro y plata y las topare de medio golfo a esta parte buelvase con ellas hasta ponellas sobre la barra de Sanctlucar y allí las dexara y se bolbera con las naos de su armada la buelta de las yslas de los Açores. E si topare las dichas naos de la Nueva España de medio golfo a la parte de las dichas yslas trayendo oro y plata hazellas ha holber consigo y las llebare en su compañía sin dexar apartar ningun dellas a las dichas yslas y allí tomara el oro y plata que allí hubiere de su Magt. e de mercaderes y particulares y con todo ello se verna a España.

A la yda de las dichas yslas todabia V. N. con su armada en la ysla de Sanct Miguel recogerlo todo el oro y plata que traya la nao de Gonzalo de Herrera lo qual esta en poder de la justicia y cobrara de qualquier persona en cuyo poder estubier y asi mismo qualquier oro e plata que en la dicha ysla estubiere y con ello se irian a la ysla Tercera.

Yten. Si quanão llegare a la ysla Tercera si hallare venidas todas las naos que se esperan de la Nueva España hara tomar e precojer todo el



oro y plata y perlas que en la dicha ysla Terçera estubiere asi de Su Magt. como de mercaderes e particulares poniendo todo el oro y plata de Su Magt. rrepartido por las quatro naos de su armada com personas que lo traen a su cargo y con todo ello y con las naos de la Nueva España con mucho rrecabdo y cuydado se verna la buelta de España.

Yten. Si alguns navio de los de la Nueva España no viniere bueno para poder nabegar con la seguridad que conviene hara tomar todo el oro y plata que truxere con la persona o personas que lo traen a su cargo y pasallo a una de las naos del armada en la quem for le pareciere donde venga a mucho rrecabdo.

Yten. Siendo venidas las naos de la Nueva España o estando en las dichas yslas vinieren a faltare alguna de las naos que venian en su compañia de las que partieron con ellas que trayga oro o plata en tal caso la aguardara dende que entrare las otras naos hasta veyre diez. Y si pasados los dichos veynte dias no fuere venida venirsea con su armada por la horden que arriba dezimos.

Yten. Sy quando llegare V. M. con el armada a las yslas de los Açores no fueren venidas las naos de la Nueva España dexara dicho en la Terçera al señor don Alvaro de Montemayor que tenga el oro y plata arrecabdo y se apresten para ambarcallo quando huelba a la dicha ysla y luego yra con la dicha armada a la ysla de Flores y al Fayal y a Sanct Jorge y ponerse en la derrota que traen las naos de las Yndias aguardandolas. I asi mismo vera y se ynformara por todas aquellas yslas si ay naos o armada de franceses que por alli anden. E puesto en la dicha derrota de las naos de las Yndias y topando con las de la Nueva España se verna con ella a la ysla de la Terçera a tomar el oro y plata que alli estubiere como dicho es.

Yten. No topando naos de Nueva España ny sabiendo nueva certa dellas se andara entre las dichas yslas dando siempre aviso en ellas que si algunas naos de las Yndias vinieren les den aviso de como el anda por alli con su armada para que bayan ajuntarse con el o le aguarden en la ysla Terçera dando le aviso de como son venidas y desta manera se andara entre las dichas yslas. E poniendo se en la dicha derrota hasta veynte y cinco de Junio si en este tempo no hubieren venido las naos de la Nueva España ny teniendo nueva dellas se verna a la ysla Terçera // en fin de Junio e luego tomara el oro y plata que alli este y se verna con la bendicion de Dios e buen viaje a España.



Yten. El oro y plata que hubiere en la ysla Terçera y en esas otras yslas se rrepartira por las naos de armada en esta manera lo de Su Magt. por todas quatro naos de armada como dicho es lo de mercaderes e particulares que vino en el almiranta de que es maestre Tome Nuñez se hecho todo con el maestre a cuyo cargo viene en la nao capitana. Y lo que trae Bartolome Sanchez maestre se meta en la nao almiranta con el dicho maestre que lo trae a su cargo Diego Diaz maestre que fue de la nao de boloños se meta en otra nao delas del armada con lo que trae a su cargo y asi desta manera venga cada maestre en su nao con el dicho oro e plata que truxeren a su cargo.

Yten. Si el tiempo que llegare con el armada a la ysla Terçera hallare alli nueva que ay armada de franceses tal que parezca que pueda ofender a la suya en tal caso probea que se ponga muy grand recabdo en el oro y plata que esta en tierra y en los que viniere de la Nueva España e trabajando de apartar se dé encontrar con la dicha armada francesa siendo como dicho es mas poderosa que la suya luego despache una carabela propia dando nos aviso de los nauios y armada francesa que por alli andubiere e de lo que parece que conviene para que Su Magt. proder lo que en el lo fuere seruido. E no embargante que despache carabela propia con el aviso desto nos escriba e del aviso della con todas las carauelas e navios que vinierem para Lisbona o al Algarue con porte en las // cartas para que se traygan a la casa de contratacion y en el entretanto que al lo se rresponde a Su Alteza prouer no se saque el oro y plata de tierra ny veniere el armada pero si en las dichas yslas de los Açores hubiere armada del Ser.<sup>mo</sup> Rey de Portugal juntarsea con ella e si entrambas fueren mas parte que el armada francesa en tal caso a de procurar V. M. de confederarse a juntarse con el capitan general della para que juntas ambas armadas tomen el oro y la plata y venga con mucho rrecabdo significando al dicho capitan general de Portugal lo mucho que ymporta de serujço de Su Magt. la trayda del oro y plata que alli esta a mucho rrecabdo a España y el amistad y dendo tan grande que entre Su Magt. y el Ser.<sup>mo</sup> Rey de Portugal ay y demas desto le ofrezca si le pareciere ser necesario por que le acompañe y vengam juntas las armadas hasta ser pasados os cabos lo que le pareciere conforme la calidad de la armada y la necesidad que hubiera.

Yten. De todolo que en esto pasare e de todas las nuevas que hubiere



nos de siempre aviso con todas las carauelas e navios que vinieren por todas las vias que fuere posible.

Yten. En la ysla Terçera y en algunas delas otras yslas ay artilleria de bronce e de hierro e municiones de naos que alli se an hechado altrabes asi de Su Magt. como de particulares hazella ha rrecoger en las naos de su armada aprovechandose de la que estubiere para poder seruir en las dichas naos de armada e la demas traera en ella.

Yten. Despues de ser partido de las dichas yslas // de los Açores con todo el oro y plata que en ellas esta viniendo la buelta de España trabajara de se apartar de quales quier nauios que encontrare de franceses o cosarios sin yllos a buscar hasta ser entrado en Sanctlucar.

Yten. Luego que se a llegado y entrando dentro del puerto de Sanctlucar de Barrameda con las naos de su armada y con las que truxere en su compañia no consintira que ninguna persona salga de los dichos nauios hasta darnos auiso de su llegada y le rrespondamos lo que combiene que se haga el qual luego que se a entrado por la barra nos avisara con correo propio que embie para ello.

Yten. Luego que se a entrado en el dicho puerto hara tomar barcos en los quales con mucho recabdo se meta en ellos todos el oro y plata que truxeren las naos de su armada asi de Su Magt. como de mercaderes y particulares con los maestros e personas que lo traen a su cargo viniendo los barcos al rruemo e no a la vela con dicho rrecaudo y cuydado hasta nos lo entregar y las naos que vinieren de las Yndias haga que se vengan el rrio arriba hasta ser llegados a este puerto como suelen venir a ser vesitadas e traer el oro y la plata a esta casa en la contratacion conforme las hordenanças della.

Yten. En caso que quando V. M. con el armada vinier no fueren venidas las naos de la Nueva España dexara probeydo en la ysla Terçera y en las otras yslas que todos los nabios que alli vinieron de Yndias con oro y plata lo dexen y descarguen en tierra a buen rrecaudo con las personas que lo traen a su cargo hasta que el armada buelba por ello //

Yten. Llebara V. M. en una de las naos del armada [...] mercader<sup>2</sup> el qual ba a estar y rresidir en la ysla Terçera para dar aviso siempre de las nuevas que hubiere asi de navios de Yndias como de los franceses que por alli andubiere.

Yten. No consintira que la gente del armada salte en tierra en



aquellas yslas ny que quede ninguno. E a los dellas se les haja todo buen tratamiento e compañía.

Yten. No consintira dezir ninguna blasfemia ny rreniego e si alguno lo dixere lo mandara castigar conforme a lo que mereciere segund del delito.

Yten. No consintira en la dicha armada lleben ninguna muger que baya ningun amancebado con el y si algunas fueren sean labanderas y para seruyco general del armada.

Yten. Hara V. M. notificar ante el Gobierno del armada a todos los maestros de los nauios della que no saquen ny consientan sacar ningunos bastimentos de los que lleban en los dichos nauios so pena de cada cient mill maravedies e que los que pareciere aver sacado lo pagaron con el quatro tanto y de lo ter V. M. muy grand cuydado y la misma pens se ponga y se notifique a los capitanes para que ellos no los saquen.

Yten. En el primer puerto o ysla que V. M. tocare con el armada de mas de que no ha de consentir salir a nadie en tierra como arriba esta dicho haga V. M. hazer alarde general de toda la gente que lleba en la dicha su armada para que se sepa si falta alguna gente della de la que se pago en Sanctlucar // asi por muerte como por huyrse porque con los maestros se tenga quenta de las rraiones el qual alarde se haga en presencia de V. M. ante el escriano de la dicha armada.

Yten. Mandara V. M. dar las rraiones de comida e vino a los marineros y soldados de la dicha armada conforme a las ynstruciones que para ello se les dieren y las lleban los maestros y dello mandara tener mucho cuydado por que asi se cumpla pues es cosa que tanto ynporta.

Yten. Si algun nauio de franceses tomare que aya tomado algunos nauios o ropa de basallos y subditos de Su Magt. lo mandara V. M. poner todo por ynventario a mucho rrecabdo ante escriano para que se haga dello lo que Su Magt. mandara y los franceses que tomare ara traer presos e abuen rrecabdo hasta que se nos entreguen.

En lo qual todo que dicho es entencia V. M. con el cuydado y deligencia que conviene como cosa que tanto ynporta al suhojio de S. Magt. y teniendo muy especial cuydado en todo fecha dentro de la casa de la contratacion de Seuylla a XXX de Abril de jdl.iiij Años.

1. Espacio en blanco.
2. Palabra escrita con letra diferente.